m²

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE PAGINA/12 Nº 88
SABADO 7 DE OCTUBRE DE 2000



# RINCONES PORTEÑOS

**Los pasajes de la ciudad de Buenos Aires le otorgan un perfil diferenciado al paisaje urbano. Son espacios atractivos por la tranquilidad y por sus valores arquitectónicos, que le dan un entorno muy buscado por los porteños.**

Bernardino Avila

# Autopista Norte-Sur y Estación Central

m² Por Pedro C. Sonderéguer *

La controvertida cuestión de la Autopista Norte-Sur en la ciudad de Buenos Aires parece encaminarse hacia una solución de traza en trinchera, salvando así, al mismo tiempo, los riesgos de creación de una autopista de superficie frente a Puerto Madero (verdadera barrera que alteraría profundamente el sitio), y la puesta en marcha de un proyecto subterráneo (bajo los diques), que, tal como está concebido, contiene muy fuertes riesgos ambientales y hasta funcionales, por el impacto que la creación de estacionamientos tendría inevitablemente sobre el tránsito en el microcentro.

Se sabe que el crecimiento constante del parque automotor crea una situación de oferta en permanente expansión: los autos ocupan todos los espacios que se les ofrecen, y la única política de control posible es la de restringir las áreas del automóvil particular en los centros urbanos. (Para no mencionar otras cuestiones, como los efectos no deseados de un inmenso centro comercial bajo tierra, o las consecuencias de anular los diques para transformarlos en espejos de agua de escasa profundidad.)

Bien. El proyecto bajo los diques contenía, sin embargo, una idea interesante: la de creación de un núcleo multimodal subterráneo de transporte. Esta propuesta (identificada en el proyecto del Arq. Torcello como *Estación Central*), despojada de aditamentos (30.000 cocheras, galerías comerciales) que obligan a pensar en grandes superficies (lo que lleva entonces a la intervención bajo los diques), contiene una cuestión que la traza en trinchera no parece contemplar: la necesidad o conveniencia de aprovechar la construcción de la Autopista Norte-Sur para crear un nodo intermodal de transporte que estructure definitivamente el área central de Buenos Aires, integrando en una plataforma las conexiones de todas las líneas de subte, que son también muy eficaces accesos a las líneas de ferrocarril suburbano: Mitre, Roca, Sarmiento, Belgrano.

La concepción y realización de un nodo central de comunicaciones capaz de interconectar todo el sistema ferroviario subterráneo y de superficie contribuiría decisivamente a estructurar la ciudad central, preservando de esa manera su conformación histórica y la calidad de sus espacios, en un momento en el que el desarrollo metropolitano parece orientarse a un cambio en la matriz de crecimiento, fenómeno expresado en la creciente importancia de grandes ejes estructurantes de gran escala y enorme impacto sobre las tramas urbanas heredadas.

Ejes metropolitanos de gran peso como el conformado por la cuenca del Riachuelo-Matanza (ver **m2**, 16/9/2000), la conexión hacia el Noreste (expresada en las distintas propuestas del Puente Buenos Aires-Colonia) o la misma Autopista Norte-Sur, ejercerán sin duda su influencia sobre la ciudad tradicional en las próximas décadas. Ante esa situación, parece impostergable encarar un proyecto de reconfiguración y fortalecimiento de la estructura de la antigua ciudad central, tendiendo a aumentar su eficiencia y preservar al mismo tiempo sus rasgos urbanos tradicionales. La traza de trinchera de la Autopista Norte-Sur no es contradictoria con esta tarea y puede ser la oportunidad de llevarla a cabo.

** Director de la Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*



EL ENCANTO DE LOS PASAJES DE BUENOS AIR

# Refugios en me

m² Por Liliana Sánchez

Se encuentran desperdigados por toda la ciudad. Muchos no figuran siquiera en las guías viales públicas, pero por sus ribetes de exclusividad suelen atraer a habitantes sofisticados, por su entorno más atractivo.

Casi todos los pasajes de Buenos Aires fueron construidos a principios de este siglo, o fines del pasado, con la intención de comunicar entre sí dos calles paralelas, o bien como pasos internos entre grandes edificios; y hoy lucen como refugios apartados del ruido y, aunque en algunos casos con algunas modificaciones arquitectónicas, constituyen un entorno con ribetes de exclusividad que dispara hacia arriba los valores de las propiedades allí ubicadas.

Se encuentran desperdigados por toda la ciudad, y los hay cerrados, abiertos, peatonales, con salida o sin ella; la mayoría no están reconocidos oficialmente, es decir que no figuran en ningún plano ni guía vial pública municipal, ni tampoco el Gobierno de la Ciudad se hace cargo de su mantenimiento, por lo que son pasajes privados, aunque con acceso y tránsito público. En algunos prevalece el uso habitacional, en otros el comercial, y también en algunos otros se combinan ambas funciones.

Quizá el más famoso, entre otras razones por haber servido de escenografía para varias películas nacionales, sea el Pasaje de La Piedad, ubicado en Bartolomé Mitre 1525/63. Fue construido entre 1888 y 1900 por Arturo Gramajo, ex intendente de Buenos Aires, y es el único que describe su recorrido en U. Tiene 34 departamentos muy amplios, con un promedio de 100 m² cada uno y algunos, los que tienen retiro de fachada con antejardín en el corazón de la manzana, están valuados en U$S 140.000. "Es un páramo; mientras sobre Mitre hay un bochinche infernal, ahí adentro no se escucha nada", dice Mario Butinoff, de Rodes Brokers Inmobiliarios.

Pese a su carácter no oficial, en 1997 fue declarado Area de Protección Histórica, y aunque en una de sus entradas aún puede leerse el cartelito que indica "Entrada para Carruajes", hoy su calle interior tiene acceso vehicular y es utilizada por los copropietarios para estacionar sus autos.

Uno de los pasajes más antiguos es Rue Des Artisans, con ingreso por Arenales 1239 y Libertad 1240. Edificado en 1887, el proyecto original, a cargo del arq. Giuseppe Bernasconi, planteaba un bloque edilicio que ocupaba un cuarto de manzana con un pasaje en forma de L que comunicaba ambas calles (Arenales y Libertad). Pero en la década del '50 fue subdividido y vendido a sus ocupantes, por lo que el pasaje peatonal quedó seccionado en dos por un muro levantado en la mitad, lo que provoca la pérdida de continuidad.

Mantiene un estilo europeo que se hace presente a través de sus toldos afrancesados rayados en blanco y negro, sus farolas, sus bancos de plaza blancos y sus grandes macetones repletos de plantas y flores. "En general tienen un entorno arquitectónic muy particular. Todo te suena d ferente en un pasaje. Si compara mos una casa en una calle cua quiera con un metraje equis, y l misma casa, pero en un entorn mucho más atractivo, obviament va a tener un valor agregado es plus por estar ahí", sostiene An María, operadora inmobiliaria d Morresi Páez.

**Famoso:** ***Quizá el más famoso sea el Pasaje de La Piedad. Fue construido entre 1888 y 1900 por Arturo Gramajo, y es el único que describe su recorrido en U.***

Ambos accesos al Pasaje Ru des Artisans están flanqueados po sendos portones de madera qu permanecen cerrados durante l noche, lo que asegura su carácte privado; y su uso principal es c comercial ya que, si bien en l planta alta hay algunas viviendas la planta baja en los dos sectore está ocupada por locales dedica dos a estudios de diseño, galería de arte o venta de anticuarios.

## EXCLUSIVOS Y SEGUROS

En las entradas a los pasajes pri vados hay grandes portones de re jas o madera que mantienen a su cohabitantes más protegidos. L decisión de colocar estos cerra mientos fue tomada en virtud d que el aislamiento de estos espa cios, que le otorgan ese carácter d privacidad y silencio, provoca, a mismo tiempo, en algunos un fuerte sensación de inseguridad Dentro de la categoría de pasaje oficiales está el grupo formado po Salala, Pescadores y Espejo qu "constituye uno de los conjunto de mayor valor paisajístico urba no de la ciudad", en opinión del ur banista Rolando Shere, expresad en su libro *Pasajes*. Ubicados e la misma manzana que la iglesi San José de Flores (Av. Rivadavi al 6900), Salala y Pescadores une la Av. Rivadavia con la calle Ra món L. Falcón, y el pasaje Espej

Bernardino Avi



■ Salala, Pescadores y Espejo constituyen un espacio particular.

Por Pedro C. Sonderéguer *

# Autopista Norte-Sur y Estación Central

La controvertida cuestión de la Autopista Norte-Sur en la ciudad de Buenos Aires parece encaminarse hacia una solución de traza en trinchera, salvando así, al mismo tiempo, los riesgos de creación de una autopista de superficie frente a Puerto Madero (verdadera barrera que alteraría profundamente el sitio), y la puesta en marcha de un proyecto subterráneo (bajo los diques), que, tal como está concebido, contiene muy fuertes riesgos ambientales y hasta funcionales, por el impacto que la creación de estacionamientos tendría inevitablemente sobre el tránsito en el microcentro.

Se sabe que el crecimiento constante del parque automotor crea una situación de oferta en permanente expansión: los autos ocupan todos los espacios que se les ofrecen, y la única política de control posible es la de restringir las áreas del automóvil particular en los centros urbanos. (Para no mencionar otras cuestiones, como los efectos no deseados de un inmenso centro comercial bajo tierra, o las consecuencias de anular los diques para transformarlos en espejos de agua de escasa profundidad.)

Bien. El proyecto bajo los diques contenía, sin embargo, una idea interesante: la de creación de un núcleo multimodal subterráneo de transporte. Esta propuesta (identificada en el proyecto del Arq. Torcello como *Estación Central*), despojada de aditamentos (30.000 cocheras, galerías comerciales) que obligan a pensar en grandes superficies (lo que lleva entonces a la intervención bajo los diques), contiene una cuestión que la traza en trinchera no parece contemplar: la necesidad o conveniencia de aprovechar la construcción de la Autopista Norte-Sur para crear un nodo intermodal de transporte que estructure definitivamente el área central de Buenos Aires, integrando en una plataforma las conexiones de todas las líneas de subte, que son también muy eficaces accesos a las líneas de ferrocarril suburbano: Mitre, Roca, Sarmiento, Belgrano.

La concepción y realización de un nodo central de comunicaciones capaz de interconectar todo el sistema ferroviario subterráneo y de superficie contribuiría decisivamente a estructurar la ciudad central, preservando de esa manera su conformación histórica y la calidad de sus espacios, en un momento en el que el desarrollo metropolitano parece orientarse a un cambio en la matriz de crecimiento, fenómeno expresado en la creciente importancia de grandes ejes estructurantes de gran escala y enorme impacto sobre las tramas urbanas heredadas.

Ejes metropolitanos de gran peso como el conformado por la cuenca del Riachuelo-Matanza (ver **m2**, 16/9/2000), la conexión hacia el Noreste (expresada en las distintas propuestas del Puente Buenos Aires-Colonia) o la misma Autopista Norte-Sur, ejercerán sin duda su influencia sobre la ciudad tradicional en las próximas décadas. Ante esa situación, parece impostergable encarar un proyecto de reconfiguración y fortalecimiento de la estructura de la antigua ciudad central, tendiendo a aumentar su eficiencia y preservar al mismo tiempo sus rasgos urbanos tradicionales. La traza de trinchera de la Autopista Norte-Sur no es contradictoria con esta tarea y puede ser la oportunidad de llevarla a cabo.

** Director de la Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*



EL ENCANTO DE LOS PASAJES DE BUENOS AIRES, SU HISTORIA Y BELLEZA ARQUITECTONICA

# Refugios en medio del bullicio

Por Liliana Sánchez

Casi todos los pasajes de Buenos Aires fueron construidos a principios de este siglo, o fines del pasado, con la intención de comunicar entre sí dos calles paralelas, o bien como pasos internos entre grandes edificios; y hoy lucen como refugios apartados del ruido y, aunque en algunos casos con algunas modificaciones arquitectónicas, constituyen un entorno con ribetes de exclusividad que dispara hacia arriba los valores de las propiedades allí ubicadas.

**Se encuentran desperdigados por toda la ciudad. Muchos no figuran siquiera en las guías viales públicas, pero por sus ribetes de exclusividad suelen atraer a habitantes sofisticados, por su entorno más atractivo.**

Se encuentran desperdigados por toda la ciudad, y los hay cerrados, abiertos, peatonales, con salida o sin ella; la mayoría no están reconocidos oficialmente, es decir que no figuran en ningún plano ni guía vial pública municipal, ni tampoco el Gobierno de la Ciudad se hace cargo de su mantenimiento, por lo que son pasajes privados, aunque con acceso y tránsito público. En algunos prevalece el uso habitacional, en otros el comercial, y también en algunos otros se combinan ambas funciones.

Quizá el más famoso, entre otras razones por haber servido de escenografía para varias películas nacionales, sea el Pasaje de La Piedad, ubicado en Bartolomé Mitre 1525/63. Fue construido entre 1888 y 1900 por Arturo Gramajo, ex intendente de Buenos Aires, y es el único que describe su recorrido en U. Tiene 34 departamentos muy amplios, con un promedio de 100 $m^2$ cada uno y algunos, los que tienen retiro de fachada con antejardín en el corazón de la manzana, están valuados en U$S 140.000. "Es un páramo; mientras sobre Mitre hay un bochinche infernal, ahí adentro no se escucha nada", dice Mario Butinoff, de Rodes Brokers Inmobiliarios.

Pese a su carácter no oficial, en 1997 fue declarado Area de Protección Histórica, y aunque en una de sus entradas aún puede leerse el cartelito que indica "Entrada para Carruajes", hoy su calle interior tiene acceso vehicular y es utilizada por los copropietarios para estacionar sus autos.

Uno de los pasajes más antiguos es Rue Des Artisans, con ingreso por Arenales 1239 y Libertad 1240. Edificado en 1887, el proyecto original, a cargo del arq. Giuseppe Bernasconi, planteaba un bloque edilicio que ocupaba un cuarto de manzana con un pasaje en forma de L que comunicaba ambas calles (Arenales y Libertad). Pero en la década del '50 fue subdividido y vendido a sus ocupantes, por lo que el pasaje peatonal quedó seccionado en dos por un muro levantado en la mitad, lo que provoca la pérdida de continuidad.

Mantiene un estilo europeo que se hace presente a través de sus toldos afrancesados rayados en blanco y negro, sus farolas, sus bancos de plaza blancos y sus grandes macetones repletos de plantas y flores. "En general tienen un entorno arquitectónico muy particular. Todo te suena diferente en un pasaje. Si comparamos una casa en una calle cualquiera con un metraje equis, y la misma casa, pero en un entorno mucho más atractivo, obviamente va a tener un valor agregado ese plus por estar ahí", sostiene Ana María, operadora inmobiliaria de Morresi Páez.

**Famoso:** ***Quizá el más famoso sea el Pasaje de La Piedad. Fue construido entre 1888 y 1900 por Arturo Gramajo, y es el único que describe su recorrido en U.***

Ambos accesos al Pasaje Rue des Artisans están flanqueados por sendos portones de madera que permanecen cerrados durante la noche, lo que asegura su carácter privado; y su uso principal es el comercial ya que, si bien en la planta alta hay algunas viviendas, la planta baja en los dos sectores está ocupada por locales dedicados a estudios de diseño, galerías de arte o venta de anticuarios.

## EXCLUSIVOS Y SEGUROS

En las entradas a los pasajes privados hay grandes portones de rejas o madera que mantienen a sus cohabitantes más protegidos. La decisión de colocar estos cerramientos fue tomada en virtud de que el aislamiento de estos espacios, que le otorgan ese carácter de privacidad y silencio, provoca, al mismo tiempo, en algunos una fuerte sensación de inseguridad. Dentro de la categoría de pasajes oficiales está el grupo formado por Salala, Pescadores y Espejo que "constituye uno de los conjuntos de mayor valor paisajístico urbano de la ciudad", en opinión del urbanista Rolando Shere, expresada en su libro *Pasajes*. Ubicados en la misma manzana que la iglesia San José de Flores (Av. Rivadavia al 6900), Salala y Pescadores unen la Av. Rivadavia con la calle Ramón L. Falcón, y el pasaje Espejo corre transversalmente comunicando a Salala con la calle Pedernera. Son calles peatonales internas que atraviesan la manzana de un extremo al otro, permanecen absolutamente abiertas, están identificadas con placa oficial y mantenidas, con luminarias incluidas, por el Gobierno de la Ciudad.

"Como es un lugar así, un poco escondido, y queda siempre abierto, es un ambiente feo, yo después de las 10 de la noche no vengo", asegura María Rosa mientras transita por Espejo para ir a la iglesia. La mayoría de las viviendas están sobre Pescadores, y sobre los otros dos pasajes se ubican locales que contienen actividades relacionadas con la iglesia.

En Parque Patricios se encuentran los pasajes La América y La Estrella, construidos en 1917 a instancias de las compañías de seguros con esos nombres, y el proyecto fue encargado a los arqs. Eduardo María Lanús y Pablo Hary. La América, que es el más antiguo, tiene entrada por Av. Caseros 2745. Luego, cuando se ejecuta La Estrella (Catamarca 2249/77), se unifican sus circulaciones en un esquema de L y quedan conectadas ambas calles por dentro de la manzana. Las viviendas, en todos los pasajes, son de construcción baja, planta baja y planta alta y a lo sumo un segundo piso, siempre por escalera.

"Vivir en un pasaje es como un intermedio entre una casa y un departamento convencional. Están las ventajas de tener mayor espacio, más luz, sol, más silencio y también las contras de cualquier edificio donde hay un consorcio con diferencias de criterio entre los vecinos, es como una torre, pero acostada", resume Javier que vive desde hace 7 años en el pasaje La Estrella.

**Entorno:** ***"En general tienen un entorno arquitectónico muy particular. Todo te suena diferente en un pasaje, cualquier casa tiene un plus por estar ahí".***

En este caso, si bien no existe ningún cartel o placa que recuerde el nombre original de los pasajes, sí hay otros con indicaciones varias como que se trata de un pasaje privado, que debe mantenerse cerrado con llave el portón de rejas entre las 21 y las 7 de la mañana, y que se prohíbe el ingreso de vendedores o repartidores con carritos, carretillas o motocicletas.

Es que "al ir privatizándose más perdieron la placa con su nombre y se transformaron en un consorcio... en un intento de proteger su propiedad privada de molestas intrusiones y expresando, de esa forma, que a ninguno de ellos les interesa que su casa haya sido inicialmente un camino público", observa Eduardo Balbachan, en su libro *Los ignorados pasajes de Buenos Aires*.

## NOSTALGIAS EN LA PIEDAD

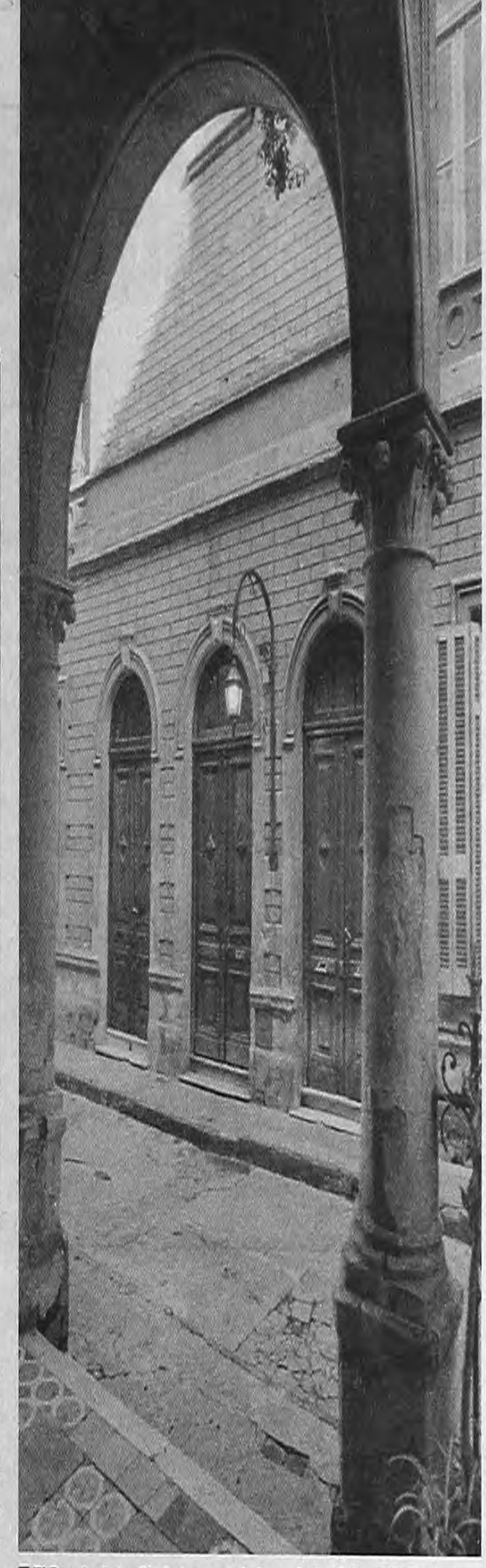
Si bien el término "pasaje" significa el andar, el desplazarse a su través para ir de un lugar a otro, algunos pasajes de Buenos Aires con las modificaciones físicas que tuvieron no conducen a ningún lado; terminan abruptamente en un paredón y quedan convertidos en una encerrona. En otros, en cambio, lo que se alteró fue el clima. "Yo nací acá, tengo 65 años, y no es lo que era. Antes era una gran familia, compartíamos todo, había más intimidad, ahora con la instalación de algunos negocios se perdió todo aquello", recuerda Ricardo, un vecino del Pasaje de La Piedad.

Bernardino Avila




Algunos pasajes permanecen cerrados durante el día, para preservar su intimidad.

Bernardino Avila



El Pasaje de La Piedad es uno de los más tradicionales y conocidos de la ciudad. Su tranquilidad contrasta con el bullicio externo.

Bernardino Avila

Salala, Pescadores y Espejo constituyen un espacio particular.

ES, SU HISTORIA Y BELLEZA ARQUITECTONICA

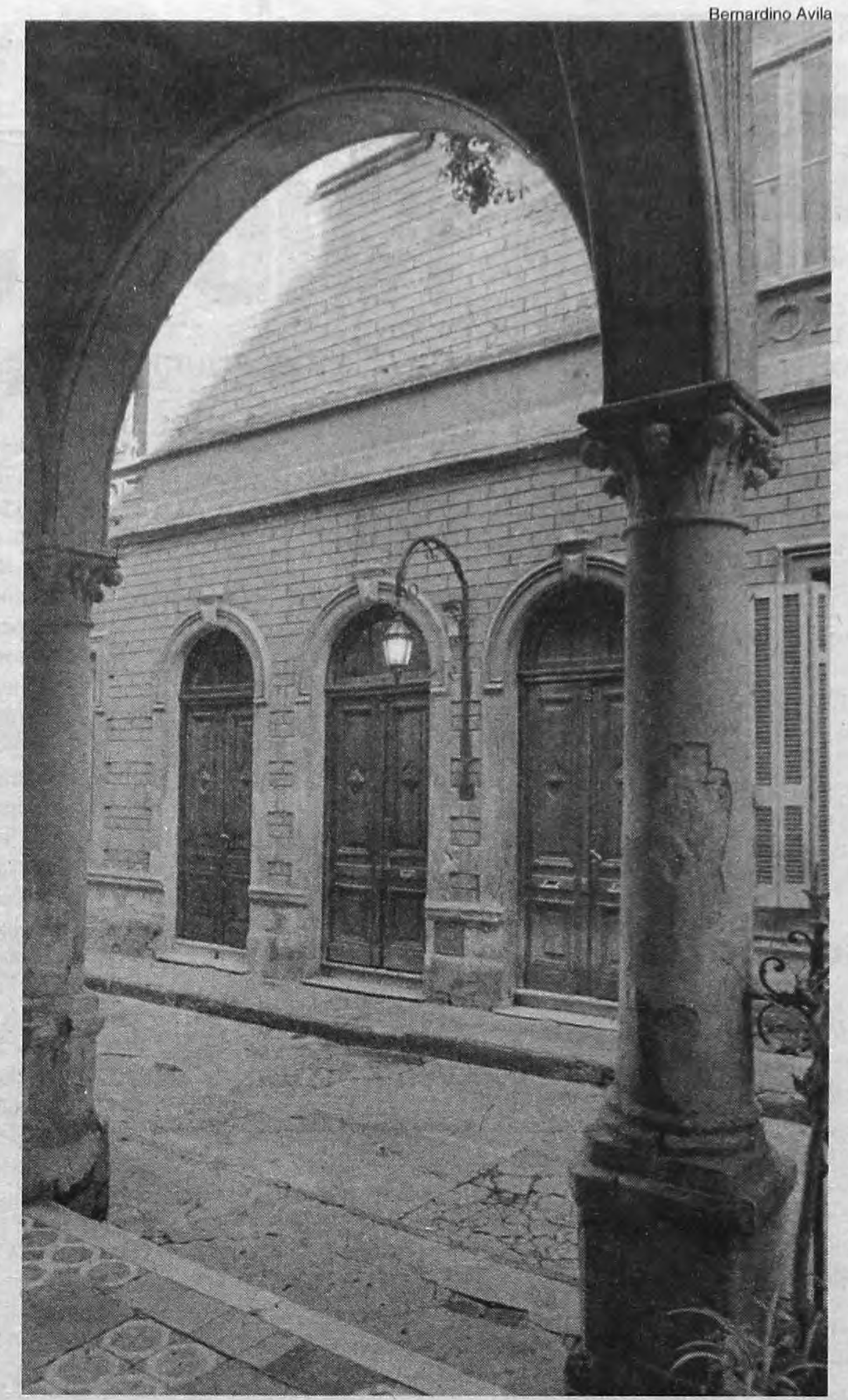
# dio del bullicio

Bernardino Avila




■ Algunos pasajes permanecen cerrados durante el día, para preservar su intimidad.

Bernardino Avila



■ El Pasaje de La Piedad es uno de los más tradicionales y conocidos de la ciudad. Su tranquilidad contrasta con el bullicio externo.

corre transversalmente comunicando a Salala con la calle Pedernera. Son calles peatonales internas que atraviesan la manzana de un extremo al otro, permanecen absolutamente abiertas, están identificadas con placa oficial y mantenidas, con luminarias incluidas, por el Gobierno de la Ciudad.

"Como es un lugar así, un poco escondido, y queda siempre abierto, es un ambiente feo, yo después de las 10 de la noche no vengo", asegura María Rosa mientras transita por Espejo para ir a la iglesia. La mayoría de las viviendas están sobre Pescadores, y sobre los otros dos pasajes se ubican locales que contienen actividades relacionadas con la iglesia.

En Parque Patricios se encuentran los pasajes La América y La Estrella, construidos en 1917 a instancias de las compañías de seguros con esos nombres, y el proyecto fue encargado a los arqs. Eduardo María Lanús y Pablo Hary. La América, que es el más antiguo, tiene entrada por Av. Caseros 2745. Luego, cuando se ejecuta La Estrella (Catamarca 2249/77), se unifican sus circulaciones en un esquema de L y quedan conectadas ambas calles por dentro de la manzana. Las viviendas, en todos los pasajes, son de construcción baja, planta baja y planta alta y a lo sumo un segundo piso, siempre por escalera.

"Vivir en un pasaje es como un intermedio entre una casa y un departamento convencional. Están las ventajas de tener mayor espacio, más luz, sol, más silencio y también las contras de cualquier edificio donde hay un consorcio con diferencias de criterio entre los vecinos, es como una torre, pero acostada", resume Javier que vive desde hace 7 años en el pasaje La Estrella.

**Entorno:** ***"En general tienen un entorno arquitectónico muy particular. Todo te suena diferente en un pasaje, cualquier casa tiene un plus por estar ahí".***

En este caso, si bien no existe ningún cartel o placa que recuerde el nombre original de los pasajes, sí hay otros con indicaciones varias como que se trata de un pasaje privado, que debe mantenerse cerrado con llave el portón de rejas entre las 21 y las 7 de la mañana, y que se prohíbe el ingreso de vendedores o repartidores con carritos, carretillas o motocicletas.

Es que "al ir privatizándose más perdieron la placa con su nombre y se transformaron en un consorcio... en un intento de proteger su propiedad privada de molestas intrusiones y expresando, de esa forma, que a ninguno de ellos les interesa que su casa haya sido inicialmente un camino público", observa Eduardo Balbachan, en su libro *Los ignorados pasajes de Buenos Aires*.

## NOSTALGIAS EN LA PIEDAD

Si bien el término "pasaje" significa el andar, el desplazarse a su través para ir de un lugar a otro, algunos pasajes de Buenos Aires con las modificaciones físicas que tuvieron no conducen a ningún lado; terminan abruptamente en un paredón y quedan convertidos en una encerrona. En otros, en cambio, lo que se alteró fue el clima. "Yo nací acá, tengo 65 años, y no es lo que era. Antes era una gran familia, compartíamos todo, había más intimidad, ahora con la instalación de algunos negocios se perdió todo aquello", recuerda Ricardo, un vecino del Pasaje de La Piedad.

## CAL Y ARENA

### Barrios

El Programa Mejoramiento de Barrios (Promeba), dependiente del Ministerio de Desarrollo Social, informó que los días 19 y 20 de octubre se desarrollará en el Centro Cultural Recoleta el Primer Encuentro Latinoamericano de Experiencias de Mejoramiento de Barrios. El encuentro propone generar el intercambio de Experiencias sobre las formas de gestión, dentro del hábitat popular, de programas de mejoramiento de barrios en Latinoamérica, estimulando el debate sobre problemáticas comunes, con el propósito de concertar acciones estratégicas que constituyan una "agenda" de trabajo conjunto.

### Conflictos

La resolución de conflictos, tanto en los consorcios como en la actividad inmobiliaria, será tema de un curso taller, que tendrá lugar los días 18, 23 y 30 de octubre de 18.30 a 21, en la sede de la Cámara Argentina de la Propiedad Horizontal y Actividades Inmobiliarias, Perú 570, de la ciudad de Buenos Aires. Las clases estarán a cargo de las doctoras Flora M. de Katz, abogada, escribana y mediadora del Poder Judicial, y Patricia Veracierto, abogada y mediadora habilitada e integrante del Cuerpo de Mediadores del Centro de Mediación de la Defensoría del Pueblo del Gobierno de la Ciudad.

### Tableros

Sadepan Latinoamericana, una nueva empresa de tableros melamínicos en el mercado argentino, inauguró recientemente su Show Room para atención a profesionales y fabricantes en Av. Del Libertador 420, de Vicente López. Hoy pondrá en marcha una importante planta industrial en Concepción del Uruguay, Entre Ríos, con una inversión de 40 millones de dólares en su primera etapa. El tablero Sadepan es un material versátil y fácil de trabajar, teniendo como una de sus características diferenciales su presentación en más de 120 alternativas de diseños.

CONSUMIDORES DE PRODUCTOS DE LA CONSTRUCCION

# Nuevas tendencias

**La apertura de hipermercados de materiales de la construcción permitió identificar diferentes tipos de consumidores, a los cuales se fue adaptando la oferta y el servicio. La experiencia de la primera cadena de venta en autoservicio fue reflejada en un informe exclusivo para m².**

m² Por María Nougés*

Dentro del mercado de la construcción, la experiencia es un factor a tener en cuenta en los análisis sobre este tema. Las nuevas tendencias indican que hay tres tipos de consumidores en nuestro mercado: las personas con características de personalidad activa, moderna, que sienten placer o se sienten capaces de realizar tareas manuales. Son adeptos al concepto "hágalo usted mismo", e incorporaron entre sus hábitos el estilo autoservicio y el local "híper" o "mega". Buscan encontrar todo en un solo lugar, valoran esta comodidad. También valoran las demostraciones, los cursos y manuales que se le puedan brindar. Para este tipo de clientes, lo ideal es ofrecer un sistema de autoservicio que les permita proveerse, con mucha libertad, de todo lo que necesitan. Esto se complementa con las demostraciones gratuitas y las revistas explicativas para facilitar las tareas de remodelación, decoración y construcción.

En segundo lugar, encontramos personas con características más conservadoras y tradicionalistas que buscan la mejor relación calidad precio. Son poco afectos a trabajos manuales y prefieren delegar la tarea a un especialista. Al no ser expertos, necesitan un mayor respaldo y atención personalizada. Pensando en este público, se implementó un sistema de autoservicio asistido: esto significa que cuenta con más de 200 asesores especializados en cada rubro, que orientan al cliente en la resolución de sus proyectos.

Por último, están los profesionales y técnicos. Esperan el máximo de efectividad en términos de rapidez y economía, buscan primeras marcas y excelente calidad. No pueden perder tiempo y, como sus compras son en volúmenes mayores, necesitan saber que pueden cambiar o devolver los productos con libertad, que se les entregue la mercadería con puntualidad y en horarios amplios, y que cuentan con un sector especial atendido por expertos y con servicios diferenciales. La Tarjeta Proyecto Profesional está dirigida a los profesionales y especialistas y que ofrece una serie de beneficios como la financiación de la compra, u obtener una cuenta corriente.

Podemos decir, en síntesis, que en cada una de estas situaciones, se ofrece a los consumidores no sólo una amplia gama de productos y servicios, sino que además se permite concretar cada idea, brindando soluciones integrales para cada proyecto.

Un dato de esta época es que, por la recesión o los altos costos de la mano de obra, la gente se volcó paulatinamente a resolver las reformas y/o reparaciones en el hogar por sí mismos, desplazando a los especialistas en las tareas más simples, como pintar o empapelar. A partir de esto, comenzaron a modificarse hábitos, instalándose lo que se denomina el "hágalo Ud. mismo", un concepto en el que somos pioneros en la Argentina, y que desde nuestro trabajo diario contribuimos a establecer y divulgar. Por año, nos visitan diez millones de personas. Por eso podemos afirmar, que los "hobbistas" constituyen un segmento importante de nuestros consumidores. La mayoría de los clientes de Easy son mayores de 35 años y tienen educación superior a la secundaria. Prácticamente la totalidad de los clientes son propietarios de sus viviendas.

La gente que va a un hipermercado de materiales no sólo compra productos sino que utiliza los servicios que brinda. Son muy valorados el corte de madera gratis, el alquiler de herramientas, el centro de color y el envío a domicilio. A la hora de comprar, los clientes valoran los precios económicos, la variedad del surtido y la cercanía.

La cadena Easy suma 12 locales, de los cuales 4 fueron abiertos en el último año, lo que representa un crecimiento del 50 por ciento. A esto se agrega la primera apertura en el interior del país, en la ciudad de Neuquén, antes de fin de año. Creemos que las nuevas tendencias observadas entre los consumidores de Capital y Gran Buenos Aires se extendieron luego al público del interior, al divulgarse la modalidad del "hágalo Ud. mismo", en las ciudades en las que Easy abrirá otros locales.

** Gerenta de Marketing de la cadena Easy.*



Mario Manusia